

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1935)

Heft: 5

Artikel: Wie ein Fahrplan entsteht

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778858>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.12.2024

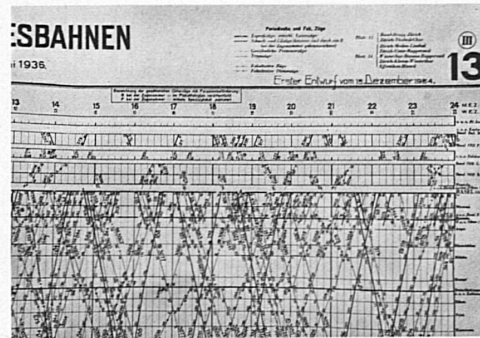
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wie ein Fahrplan entsteht

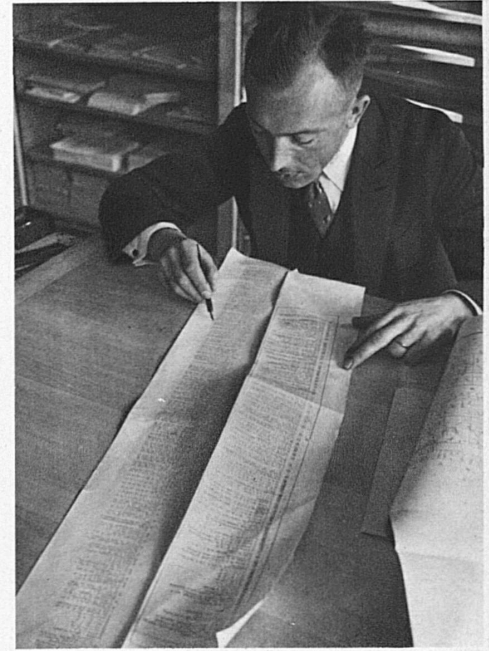


also insgesamt 40,315,975 Zugskilometer mit rund 1 Milliarde 310 Millionen Achskilometern. In diesen Zahlen sind inbegriffen 347,228 Personen- und 85,755 Güterzugskilometer Leistungen fremder Züge auf Gemeinschaftsstrecken, auf denen die SBB den Betrieb ganz oder teilweise besorgen.

Das Fundament und die Drehscheibe aber dieser gewaltigen Betriebsorganisation, welche



Kein Liniengewirr, sondern der Berater des Zugabfertigungsbeamten: der graphische Bildfahrplan



Hunderte von Druckbogen und Fahrplanmanuskripten müssen verglichen werden...

Fahrplanleute sind geplagte Leute. Sie haben es wahrhaftig nicht leicht. Niemand kann es den Menschen weniger recht machen als die Fahrplanverantwortlichen. Eine gewisse Dickfelligkeit, viel Verständnis für volkswirtschaftliche Bedürfnisse einerseits und für diejenigen der Verwaltung andererseits, feines Fingerspitzengefühl für das Wichtigere ergeben die richtige Mischung für den guten Fahrplanmann.

Da gibt es Aufgaben mannigfacher Art: Irgendwo auf dem Lande beispielsweise wird eine grosse Fabrik gebaut, die Arbeiter aus der engern und weitem Umgebung einstellen will. Also ergibt sich meist die Notwendigkeit, am Morgen für die Arbeitsaufnahme, über Mittag zum Mittagessen und am Abend für die Heimfahrt der auswärtigen Arbeiter besondere Züge, sogenannte Berufszüge, einzulegen. Der Nutzen für die Arbeiterschaft lässt sich leicht ermessen. Oder ein anderer Fall: Irgendwo ausserhalb einer grossen Stadt wachsen innert kurzer Zeit grössere Siedlungen aus dem Boden, also müssen geeignete Zugverbindungen geschaffen werden. Unter Umständen kann die Siedlung durch den Fahrplan überhaupt erst ermöglicht werden. Wertsteigerung von Grund und Boden sind die nächste Folge. Auch schnellfahrende, sogenannte Städteschnellzüge zwischen zwei grossen Zentren — sie dienen vornehmlich der Geschäftswelt — erweisen sich als nützlich und finden im Fahrplan ihre Berücksichtigung.

*

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben im Jahre 1933 bei einer Betriebslänge von 3,031,493 Kilometern folgende Fahrleistungen ausgeführt: 28,931,044 Personenzugskilometer

513,835 km Güterzüge mit Personenbeförderung

10,562,436 Güterzugskilometer

308,670 Dienstzugskilometer

für die Befriedigung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse und für die Planmässigkeit der Abwicklung des Zugverkehrs sorgt, ist der Fahrplan. Er wird unter der Oberleitung der Generaldirektion der Bundesbahnen auf den Kreisdirektionen ausgearbeitet. Die alljährlich anfangs Oktober stattfindende Europäische Fahr-

Zürich-Metten-Glarus.				
	L 113	6425	3431	L 11
	Lokomotivführer	Öffnung	Personenzug	Lokomotivführer
	Reisezeit	K VII	in III	
Top und Mettenstrasse				
Zürich P.-B.	30	10.05	10.35	—
Zeh. Latten	65	10.10	41	70
„Kornen	70	10.15	10.45	—
„Stadelhofen	140	10.20	10.47	—
„Tschannen	110	10.24	51	—
„Zellikon	110	10.28	10.54	—
„Goldbach (Häselhof)			59	—
„Küsnacht	111	10.31	11.02	—
„Erlenbach	111	10.35	05	—
„Herrliberg	111	10.38	10	—
„Mellen	111	10.44	15	—
„Metten	111	10.53	20	—
„Männedorf	111	10.58	23	—
„Stäfa	111	11.05	27	—
„Usterikon	111	11.07	31	—
„Feldbach	111	11.11	35	—

Eine Seite des Dienstfahrplanes im Stadium der Korrektur



... und trotzdem ertrinken sie nicht unter diesen Bergen von Papier

plan- und Wagenbeistellungskonferenz bestimmt die internationalen Zugverbindungen und Wagenläufe; sie ändert ihren Abhaltungs-ort alljährlich und war beispielsweise 1934 in Dubrovnik von 21 Ländern und 37 Verwaltungen mit 140 Delegierten, einer kleinen Völker-versammlung, beschickt. Geschäftsführende Verwaltung ist seit vielen Jahren die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. Für den Binnenverkehr werden die vielen Eingaben und Vorverhandlungen durch die jeweils im Februar in Bern stattfindende interkantonale Fahrplankonferenz unter dem Vorsitz des Eidgenössischen Amtes für Verkehr abschliessend erledigt.

Der Fahrplan gliedert sich in vier Teile: Das amtliche Kursbuch und der auf den Stationen

ausgehängte sogenannte Wand- oder Plakatsfahrplan dienen dem reisenden Publikum, der Dienstfahrplan und der graphische Bildfahrplan sind für den internen Dienstgebrauch bestimmt. Welch ungeheure Studien, Eingaben, Verhandlungen, Entscheide, befriedigte und unbefriedigte Wünsche und — peinlichst sorgfältige Arbeit in diesen Werken liegt, kann der Unbeteiligte kaum ermessen.

*

Der Fahrplan und sein Tross, das Heer von Personen- und Güterzügen aber sind die Eckpfeiler unserer Volkswirtschaft.